

Vergaderjaar 2025–2026

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1271

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 mei 2026

Tijdens het commissiedebat luchtvaart op 21 april jl., heb ik toegezegd schriftelijk te reageren op een aantal openstaande punten waarvoor beantwoording in de tweede termijn was voorzien. Dit in verband met het niet doorgaan van de tweede termijn. Ik heb toegezegd deze vragen schriftelijk te beantwoorden vóór het tweeminutendebat luchtvaart op 12 mei 2026. Met deze brief voldoe ik aan deze toezegging¹.

De openstaande punten betreffen een vraag over de Gezondheidseffectrapportage (GER), een vraag over de juridische parameters inzake de capaciteitsdeclaratie Schiphol en een drietal vragen over Lelystad Airport.

Gezondheidseffectrapportage (GER) inzake Schiphol

Het lid Kröger (GroenLinks-PvdA) stelde de vraag of ik bereid ben een Gezondheidseffectrapportage (GER) voor Schiphol te maken. In de Milieueffectrapportage (MER) zijn de milieueffecten van de voorgenomen wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) onderzocht. Om de impact daarvan op gezondheid in kaart te brengen is gebruik gemaakt van de door het RIVM ontwikkelde Milieu Gezondheids Risico Indicator (MGR). De MGR geeft een indicatie van de milieukwaliteit vanuit een gezondheidskundig perspectief door op lokaal niveau te kijken naar de cumulatieve invloed van uiteenlopende milieubelastingen op de gezondheid. Het onderzoek en de resultaten zijn beschreven in de deelrapportage Gezondheid van de MER. Deze deelrapportage is, als onderdeel van de onderliggende stukken van de MER, met de Kamer gedeeld.² Het is niet opportuun om verder onderzoek te doen in de vorm van een GER. Dit zou naar verwachting geen wezenlijke nieuwe inzichten opleveren voor de vergelijking van de alternatieven. Tegelijkertijd zou dit onwenselijke

¹ TZ202605-030

² Kamerstukken II 2025/26, 29 665, nr. 585.

vertraging opleveren voor het LVB Schiphol, en daarmee de rechtsonzekerheid voor omwonenden langer in stand houden.

Juridische parameters inzake capaciteitsdeclaratie Schiphol

Het lid Kröger stelde de vraag of de capaciteitsdeclaratie Schiphol ook wordt gebaseerd op juridische parameters. Zoals benoemd in de brief van 20 april 2026 is het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 478.000 per gebruiksjaar opgenomen in de capaciteitsdeclaratie.³ Deze limiet is op dit moment gebaseerd op de gedoogsituatie van het anticiperend handhaven, en niet op een vastgesteld LVB gezien de vernietiging van het betreffende LVB door de Raad van State. Het aantal vliegtuigbewegingen is een milieuparameter. Naast deze milieuparameters bestaat de capaciteitsdeclaratie uit operationele en technische parameters, zoals bijvoorbeeld de beschikbaarheid van gates en opstelplaatsen en capaciteit van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Lelystad Airport: Alternatieven meenemen in de MER en de MKBA

Het lid Kröger heeft gevraagd naar welke alternatieven meegenomen worden in de Milieu Effect Rapportage (MER) en Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor Lelystad Airport. De afgelopen jaren zijn er meerdere MKBA gerelateerde analyses opgesteld, hierover is de Kamer afgelopen september geïnformeerd.⁴ Momenteel wordt er door de luchthaven gewerkt aan een vernieuwde economische onderbouwing ten behoeve van hun aanvraag voor een wijziging van het luchthavenbesluit. Deze onderbouwing gaat uit van 10.000 vliegtuigbewegingen groothandelsverkeer met als alternatief géén opening van de luchthaven voor 10.000 vliegtuigbewegingen groothandelsverkeer. Deze te ontvangen onderbouwing wordt onafhankelijk getoetst in opdracht van IenW, mede op basis van de Werkwijze luchtvaart specifieke MKBA's. De exacte invulling van de onderzoeken naar milieueffecten ontvangt het ministerie nog van de luchthaven. Ook deze onderzoeken worden onafhankelijk getoetst.

Lelystad Airport: Laagvliegroutes

Het lid Kröger heeft een aantal vragen gesteld over de laagvliegroutes en de mogelijkheid om (indien mogelijk) ongehinderd te klimmen. Het ontwerp van aansluitroutes voor nadering- en vertrek is tot stand gekomen na uitgebreide participatie. Het doel van het ontwerp dichtbij de luchthaven was om de geluidhinder voor omwonenden in omliggende woonkernen te minimaliseren (de zogeheten B+ routes). In de Technische Briefing van 31 maart jl. heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) een toelichting gegeven over de aansluiting van de routes rondom de luchthaven naar het hogere luchtruim. De LVNL heeft aangegeven dat op alle aansluitende routes naar het hogere luchtruim sprake is van ongehinderd klimmen en dalen.

De afgelopen jaren is de Kamer meermaals geïnformeerd over de vaststelling van de routes voor Lelystad Airport. In juni 2019 is de Kamer geïnformeerd over diverse maatregelen om ongehinderd klimmen mogelijk te maken.⁵ In het oorspronkelijke ontwerp kon verkeer van Lelystad Airport niet altijd direct doorstijgen naar kruishoogte. Dat kwam doordat Lelystad verkeer onder het verkeer van Schiphol moest blijven. Een belangrijke maatregel is dat dit uitgangspunt is verlaten. De afhan-

³ Kamerstukken II 2025/26, 29 665, nr. 596.

⁴ Kamerstukken II 2025/26, 31 936, nr. 1245.

⁵ Kamerstukken II 2018/19, 31 936, nr. 640.

deling van vertrekkend verkeer van Lelystad is niet langer verplicht om onder het luchtruim te blijven dat primair gebruikt wordt voor Schiphol-verkeer. Hiertoe wordt een deel van dat luchtruim toegewezen aan Lelystad in plaats van aan Schiphol. Daarmee zijn de belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de aansluitroutes volledig weggenomen. Dit betekent dat horizontaal vliegen op routedelen op 1.800 meter niet meer aan de orde is. Hierbij gelden uiteraard altijd de bestaande veiligheidsnormen voor de luchtvaart. In uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld bij extreem weer, kan hier op aanwijzing van de LVNL, van afgeweken worden. In die context moet de bewoording «indien mogelijk» worden begrepen.

Ten aanzien van de naderingsroutes was op alle routes sprake van ongehinderd dalen met uitzondering van het verkeer vanuit sector 3. Naderend vliegverkeer vanuit het zuidwesten zou daar op een traject van ca. 20 km nog horizontaal vliegen op 1.800 meter hoogte. De luchthaven heeft, naar aanleiding van zorgen die er vanuit Overijssel en Gelderland waren, verzocht om het routedeel Lemelerveld–Zwolle specifiek voor groothandelsverkeer vanuit het zuidwesten (sector 3) buiten gebruik te houden. In de Kamerbrief van augustus 2023 heeft het toenmalig kabinet de Kamer geïnformeerd over de door de luchthaven aangedragen oplossing ten aanzien van het op de geschetste manier buiten gebruik laten van het routedeel Lemelerveld–Zwolle.⁶ Deze oplossing is beoordeeld door LVNL en van positieve reactie voorzien. Door dit routedeel specifiek voor groothandelsverkeer vanuit het zuidwesten (sector 3) buiten gebruik te laten wordt ook het laatste stuk horizontaal vliegen op de aansluitroutes opgelost. De reactie van LVNL is op 20 december 2023 met de Kamer gedeeld.⁷ De implementatie van de voorgestelde oplossing zal gelijktijdig plaatsvinden met de openstelling voor groothandelsverkeer. Met deze oplossing is voor alle naderingsroutes sprake van ongehinderd dalen. In aanloop naar de ingebruikname van Lelystad Airport zal de Kamer, conform toezegging, schriftelijk worden geïnformeerd hoe de geschetste oplossingen in de luchtvaartgids een plek krijgen.

Lelystad Airport: Aanvullende kosten ter voorbereiding van het in gebruik nemen van Lelystad Airport

Tot slot vroeg het lid Kröger naar aanvullende kosten die gemoeid zijn met de voorbereidingen voor het in gebruik nemen van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer.

Om deze vraag goed te kunnen beantwoorden, is het belangrijk onderscheid te maken tussen verschillende soorten kosten die relevant zijn in ogenschouw te nemen als het gaat om een besluit ten aanzien van opening van Lelystad Airport. Allereerst betreft het de kosten die reeds gemaakt worden en niet kunnen worden terugverdiend omdat Lelystad Airport nog niet is opengesteld voor groothandelsverkeer. Na de vaststelling van het Luchthavenbesluit 2015 is er voor ca. 200 miljoen euro geïnvesteerd in Lelystad Airport. Zo heeft Lelystad Airport investeringen gedaan in onder andere een nieuwe passagiersterminal, de verlenging van de baan en verhoging van de verkeerstoren. Tevens heeft de luchthaven haar processen, procedures en personeel opgeschaald. Ook zijn er investeringen gedaan door de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad in onder andere het vergroten van de bereikbaarheid van Lelystad Airport. De provincie Flevoland heeft in dit verband aangegeven dat er ook sprake is van instandhoudingskosten, zoals bijvoorbeeld de concessie voor de Airport Express en het geluidinformatienetwerk,

⁶ Kamerstukken II 2022/23, 31 396, nr. 1094.

⁷ Kamerstukken II 2023/24, 31 936, nr. 1138.

á 200.000 euro per jaar. Tot slot heeft de luchtverkeersleiding eerder investeringen gedaan en kosten gemaakt. Dat betreft onder meer investeringen in de technische infrastructuur, gebouwen, personeels- en opleidingskosten. Ook hier geldt dat sprake is van instandhoudingskosten.

Omdat Lelystad Airport nog niet is opengesteld voor groothandelsverkeer nemen de totale verliezen door instandhoudingskosten en afschrijvingen, zonder dat daar inkomsten tegenover staan, jaar over jaar toe. In het openbare jaarverslag van Royal Schiphol Group staat vermeld dat Lelystad Airport een verlies maakt van circa 10 miljoen euro per jaar ten gevolge van het uitblijven van groothandelsverkeer op de luchthaven. Naast een verlies van 10 miljoen euro per jaar en instandhoudingskosten die door (lokale) overheden elk jaar worden opgebracht, betekent elk jaar vertraging ook dat de zeer gewenste economische ontwikkeling en extra werkgelegenheid zich niet kan manifesteren in de regio. Dit onderstreept het belang om de processen die noodzakelijk zijn voor de zoals in het coalitieakkoord afgesproken opening van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer zoveel mogelijk parallel uit te voeren om te voorkomen dat onnodig tijd en dus nog meer geld verloren gaat.

Inmiddels is er een aantal voorbereidingsactiviteiten in gang gezet. Specifiek voor de overheid gaat het om het voorbereiden van het luchthavenbesluit, het gereedmaken van de LVNL, de Marechaussee (Kmar) en de Douane. Het gaat hier grotendeels om activiteiten met eenmalige kosten ter voorbereiding op een goede besluitvorming en die niet leiden tot verspilling bij onvoorziene latere opening omdat de extra inzet elders in de operatie kan worden ingepast (Douane, Marechaussee en LVNL). Een exacte inventarisatie van de kosten van de voorbereidingsactiviteiten is op dit moment niet te geven. Waar mogelijk is daarom een inschatting gemaakt van de verwachte kosten om aan uw verzoek tegemoet te komen:

1. Luchtverkeersleiding: LVNL zal de voorgenomen aanpassingen in het routeontwerp en routegebruik moeten uitwerken en publiceren. Daarvoor zijn aanpassingen in de luchtverkeersleidingsystemen nodig en is een update van de integrale veiligheidsanalyse vereist. Ook zal het verkeersleidingspersoneel voor deze wijzigingen moeten worden getraind. Voor de bezetting van de radarluchtverkeersleiding zal extra capaciteit beschikbaar moeten komen. Het exacte aantal hangt onder meer af van de wijze van openstelling (bijvoorbeeld het aantal uur per dag) en de integratie van de militaire luchtverkeersleiding binnen LVNL (programma 1ATM). De verantwoordelijkheid voor de radarverkeersleiding ligt momenteel bij het Commando Lucht- en ruimtevaartkrachten (CLRS) en gaat naar verwachting per 1 oktober over naar LVNL. De exacte personele behoefte en bijbehorende kosten worden momenteel in overleg met de betrokken partijen in kaart gebracht.
2. Douane en de Marechaussee: de Douane en de KMar hebben destijds personele middelen ontvangen die nu zijn opgenomen in de reguliere begroting. Bekeken wordt of de destijds ingeschatte middelen nog volstaan ten behoeve van de nu voorziene inzet.
3. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: het ministerie zal eenmalige kosten moeten maken ter voorbereiding van het Luchthavenbesluit. Dit betreft bijvoorbeeld onafhankelijke toetsing van de milieueffecten en de economische onderbouwing. Dit bedraagt naar verwachting ca 300.000–400.000 euro. De voorbereidende kosten vanuit het Rijk zijn gedekt binnen de lopende begroting en de precieze openingsdatum van Lelystad Airport heeft geen invloed op de hoogte van deze kosten.

Hiernaast zal Lelystad Airport vanzelfsprekend nog een aantal laatste investeringen zelf moeten doen. Lelystad Airport is een dochter van Royal

Schiphol Group en dus een zelfstandige onderneming die voor eigen rekening en risico investeringsbeslissingen neemt op basis van wat zij verstandig acht, waarbij zij, gezien het hiervoor geschetste, vanzelfsprekend gebaat is bij een snelle opening van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans